

## **Efektivitas Pelayanan Angkutan Bus Sekolah yang Dikelola oleh Badan Usaha Milik Sekolah**

**Zulfiandry Za**

Kepala SMPN 3 Pangkalan Kerinci, Kabupaten Pelalawan Propinsi Riau

Email: zulfiandryza7@gmail.com

### **Abstrak**

Angkutan sekolah dapat menjadi salah satu alternatif yang bisa diterapkan untuk mengubah perilaku perjalanan siswa yang tidak efisien yaitu penggunaan kendaraan dengan tingkat okupansi dan tingkat keselamatan yang rendah seperti kendaraan pribadi roda empat dan sepeda motor, sekaligus meningkatkan layanan transportasi publik bagi siswa yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Best Practice ini bertujuan untuk mendeskripsikan manajemen transportasi sekolah yang terdiri; penyusunan program, struktur pengelola, pelaksanaan, evaluasi, permasalahan dan solusi. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian studi kasus. Teknik pengumpulan data penelitian yaitu wawancara, pengamatan dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan layanan transportasi sekolah disusun oleh pihak Badan Usaha Milik Sekolah (BUMS) SMPN 3 Pangkalan Kerinci mengacu pada prinsip layanan transportasi sekolah. Pelaksanaan dan evaluasi dikelola pihak yayasan dan melibatkan pihak sekolah. Beberapa masalah dihadapi, namun terdapat solusi diterapkan untuk mengatasinya.

**Kata Kunci:** Manajemen, Transportasi Sekolah

### **Abstract**

*School transportation can be one alternative that can be applied to change inefficient student travel behavior, namely the use of vehicles with low occupancy and safety levels such as four-wheeled private vehicles and motorcycles, while improving public transportation services for students who do not have private vehicles. This Best Practice aims to describe school transportation management consisting of; program preparation, management structure, implementation, evaluation, problems and solutions. This research uses a qualitative approach with the type of case study research. Research data collection techniques are interviews, observations and documentation. The results showed that school transportation services were prepared by the School-Owned Enterprises (BUMS) SMPN 3 Pangkalan Kerinci referring to the principles of school transportation services. The implementation and evaluation are managed by the foundation and involve the school. Some problems are faced, but there are solutions implemented to overcome them.*

**Keywords:** Management, School Transport

### **Pendahuluan**

Layanan transportasi sekolah merupakan sarana transportasi bagi siswa untuk kelancaran proses belajar mengajar (Hartoto, 2016). Siswa akan merasa aman dan dapat masuk atau pulang sekolah dengan waktu yang tepat (Kusumawati, 2023). Penyelenggara

transportasi sekolah adalah sekolah itu sendiri atau pihak swasta yang bekerja sama dengan sekolah tersebut (Khasanah, Suarni, & Putri, 2014).

Layanan transportasi ini biasa disebut dengan layanan antar jemput siswa karena transportasi ini selalu menjemput dan mengantar siswa mulai dari rumah ke sekolah sampai siswa tersebut pulang ke rumahnya (Sitorus, 2020). Adanya layanan transportasi sekolah ini, siswa tidak akan terlambat ke sekolah dan tentunya para orang tua akan merasa terbantu. Pelayanan transportasi sekolah pada prinsipnya sama dengan layanan khusus lainnya, yakni penyediaan fasilitas guna mencapai tujuan pendidikan. Hanya bidang yang digarap dan fasilitasnya yang berbeda.

Bus sekolah digunakan untuk mengangkut anak-anak sekolah antara rumah mereka ke sekolah apabila tempat tinggal mereka terlalu jauh untuk ditempuh dengan berjalan kaki. Di AS bus sekolah biasanya memiliki warna khusus yaitu kuning dan dilengkapi dengan lampu peringatan lalu lintas serta perlengkapan pengaman lainnya yang digunakan ketika para penumpang naik atau turun dari bus (Aziar, 2019).

Bus sekolah biasanya dioperasikan oleh distrik sekolah atau oleh penyedia jasa bus sekolah yang dikontrak. First Student memperkenalkan bus-bus kuning di Britania Raya. Namun kebanyakan pelayanan bus sekolah dilakukan dengan menggunakan bus-bus biasa. Di negara-negara lain, bus sekolah tidak selalu berwarna kuning. Buenos Aires, dan kemungkinan juga bus-bus sekolah lainnya di Argentina diberi warna oranye dan ditulisi "escolares".

Tetapi berdasarkan observasi awal dapat dilihat pada saat ini, memang sudah banyak transportasi antar jemput untuk para siswa, tetapi tidak semua siswa ikut ke dalam transportasi tersebut karena kebanyakan transportasi tidak bekerja sama dengan pihak sekolah. Jika transportasi antar jemput itu bisa bekerja sama dengan pihak sekolah, maka pastinya seluruh siswa di sekolah bisa ikut transportasi antar jemput itu (Andeni, 2019). Karena dengan adanya transportasi antar jemput mempermudah mereka untuk pulang sekolah dengan cepat tanpa harus menunggu angkutan lainnya, atau berbahaya lagi dengan menggunakan kendaraan sendiri.

Sebagai upaya mengatasinya SMPN 3 Pangkalan Kerinci sejak tahun 2018 tepatnya bulan Januari telah melakukan sebuah Inovasi dengan pengadaan Bus Sekolah. Pengelolaan Bus SMPN 3 Pangkalan Kerinci dilakukan Oleh Badan Usaha Miliki Sekolah (BUMS) dimana upaya menghadirkan Bus milik sekolah dengan cara menjual saham kepada tenaga pendidik SMPN 3 Pangkalan Kerinci.

SMPN 3 Pangkalan Kerinci merupakan salah satu Sekolah Menengah Pertama di kota Pangkalan Kerinci yang menyediakan layanan transportasi sekolah sejak sekolah memiliki gedung sendiri yang lokasinya berada di pinggiran Kota Pangkalan Kerinci tepatnya Di Jalan Langgam II Km 5, tujuan diadakannya Bus sekolah adalah untuk membantu orang tua peserta didik serta memberikan layanan transportasi sekolah bagi peserta didiknya. Pengelolaan manajemen transportasi sekolah ditangani sendiri oleh BUMS secara langsung mulai penyusunan program, pengorganisasian, pelaksanaan sampai kegiatan evaluasi program layanan transportasi sekolah.

Dalam pelaksanaan pelayanan angkutan bus sekolah SMPN 3 Pangkalan Kerinci ini masih ditemukan beberapa permasalahan yakni masih terbatasnya jumlah armada yang ada untuk mengakomodir jumlah siswa sehingga armada bus sekolah mengalami overload, seperti yang diungkapkan oleh Anggi, salah satu siswi SMPN 3 Pangkalan Kerinci dalam artikel di Mading Tradisi Milik SMPN 3 Pangkalan Kerinci “Bus sekolah penuh penumpang, perjalanan pulang pelajar molor.”

Anggi mengatakan bahwa ia merasa tidak nyaman saat naik Bus Sekolah yang disediakan pihak SMPN 3 Pangkalan Kerinci, karena banyak sekali para pelajar yang memilih naik bus sekolah terutama saat pulang sehingga pelajar harus berdesak-desakan dan waktu yang dibutuhkan untuk pulang sekolah lebih lama karena harus menurunkan banyak pelajar, Selain itu, masih terdapat keluhan dari beberapa penumpang bus sekolah yang merasa bahwa pelayanan bus sekolah SMPN 3 Pangkalan Kerinci masih belum baik.

Rumusan Masalah dalam penulisan Best Practice ini adalah: 1) Bagaimana mekanisme pembentukan Badan Usaha Milik Sekolah (BUMS) SMPN 3 Pangkalan Kerinci? 2) Bagaimana mekanisme pengelolaan Bus Sekolah oleh BUMS di SMPN 3 Pangkalan Kerinci? 3) Bagaimana Efektivitas Pelayanan Bus Sekolah oleh BUMS di SMPN 3 Pangkalan Kerinci? 4) Faktor Penghambat dalam pelaksanaan Program layanan Antar Jemput Siswa oleh Bus Sekolah yang dikelola BUMS di SMPN 3 Pangkalan Kerinci.

Tujuan dari penulisan Best Practice ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis tentang: 1) Mekanisme pembentukan Badan Usaha Milik Sekolah (BUMS) SMPN 3 Pangkalan Kerinci? 2) Mekanisme pengelolaan Bus Sekolah oleh BUMS di SMPN 3 Pangkalan Kerinci? 3) Efektivitas Pelayanan Bus Sekolah oleh BUMS di SMPN 3 Pangkalan Kerinci? 4) Faktor Penghambat dalam pelaksanaan Program layanan Antar Jemput Siswa oleh Bus Sekolah yang dikelola BUMS di SMPN 3 Pangkalan Kerinci. Hasil penelitian ini dapat dijadikan masukan dan informasi bagi Dinas Pendidikan untuk bahan perbaikan pengembangan terkait dengan efektivitas pelayanan publik khususnya efektivitas pelayanan angkutan bus sekolah SMPN 3 Pangkalan Kerinci.

### **Metode Penelitian**

Metode penelitian yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Penelitian akan dilakukan di sekolah yang memiliki Badan Usaha Milik Sekolah (BUMS) sebagai pengelola angkutan bus sekolah selama satu semester. Populasi penelitian ini adalah seluruh siswa yang menggunakan layanan angkutan bus sekolah yang dikelola oleh BUMS. Sampel akan dipilih menggunakan teknik sampel acak sederhana untuk memastikan representativitas. Instrumen penelitian akan meliputi kuesioner yang dirancang untuk mengukur persepsi siswa, orang tua, dan pengemudi bus tentang efektivitas pelayanan angkutan bus sekolah, serta observasi langsung terhadap kondisi fisik bus dan pelayanan saat operasional.

Data yang terkumpul akan dianalisis menggunakan teknik statistik deskriptif untuk menganalisis data kuesioner, sedangkan data observasi akan dievaluasi untuk mengevaluasi kondisi fisik bus dan kepatuhan terhadap jadwal. Etika penelitian akan

diperhatikan dengan mendapatkan izin dari pihak sekolah dan BUMS terkait serta memastikan kerahasiaan dan anonimitas responden.

## **Hasil dan Pembahasan**

### **A. Terbentuknya Badan Usaha Milik Sekolah (BUMS)**

Pendirian Badan Usaha Milik Sekolah (BUMS) SMPN 3 Pangkalan Kerinci juga didasari oleh UU No. 6 tahun 2014 tentang Desa dalam Pasal 87 ayat (1) yang berbunyi, “Desa dapat mendirikan Badan Usaha Milik Desa yang disebut BUMDes,” dan ayat (2) yang berbunyi, “BUMDesa dikelola dengan semangat kekeluargaan dan kegotongroyongan,” dan ayat (3) yang berbunyi, “BUMDesa dapat menjalankan usaha di bidang ekonomi dan atau pelayanan umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Merujuk pada UU No. 6 tersebut menginspirasi penulis untuk menerapkan di Sekolah.

Potensi yang dimiliki BUMS sebagai lembaga usaha mandiri yang dimiliki sekolah dalam memberikan kesejahteraan bagi warga sekolah. Agar warga sekolah dapat mengembangkan potensi, sehingga tidak dirugikan dan lebih diuntungkan, maka diperlukan arus balik dalam pemerataan sumber daya alam dan kebijakan. Salah satu BUMS yang didirikan dengan tujuan sebagai penopang atau penguat ekonomi Sekolah adalah BUMS SMPN 3 Pangkalan Kerinci yang didirikan pada Desember 2017 sebagai penguatan ekonomi.

Sebagai salah satu sekolah di Kecamatan Pangkalan Kerinci Kabupaten Pelalawan, SMPN 3 Pangkalan Kerinci dinilai mampu mengembangkan potensi yang dimilikinya terutama di bidang Transportasi antar jemput siswa. Usaha yang dimiliki oleh BUMS SMPN 3 Pangkalan Kerinci di Pengadaan Transportasi Bus Sekolah. Atas dasar tersebut, kemudian didirikanlah Badan Usaha Milik Sekolah (BUMS) SMPN 3 Pangkalan Kerinci pada tanggal 10 Desember 2017.

Bus Sekolah merupakan salah satu bukti wujud kepedualian sekolah terhadap siswa. Keberadaan Bus yang dimanfaatkan sebagai alat transportasi antar jemput siswa ke sekolah bertujuan untuk memberikan kepastian agar siswa hadir tepat waktu ke sekolah selain itu juga diharapkan mampu mengurangi angka kecelakaan, memberikan rasa aman, nyaman dan jaminan keselamatan. Selain itu Bus Sekolah juga sebagai fasilitas yang dapat mendukung keberlangsungan program sekolah seperti Kegiatan Outdoor Learning, Ekstrakurikuler dan Study Banding. Keuntungan yang didapat BUMS hingga jutaan rupiah.

### **B. Dasar-dasar Diselenggarakannya Transportasi Sekolah**

Program transportasi sekolah pada SMPN 3 Pangkalan Kerinci direncanakan dan diselenggarakan sekolah sekolah berdiri yaitu pada tahun 2018. Pada awal pelaksanaannya pihak pengelola menyediakan Tiga unit kendaraan untuk kegiatan transportasi sekolah terdiri dari 1 Unit Grand Livina dan Unit Bus Mitsubishi. Tujuan diadakannya transportasi sekolah yaitu untuk menyediakan layanan kepada peserta didik serta membantu orang tua peserta didik yang sibuk bekerja sehingga tidak kesulitan atau

tidak sempat mengantar dan menjemput putra-putrinya ke sekolah. Ditahun 2019 jumlah armada ditambah satu unit Bus Isuzu.

Proses pengadaan Bus oleh Badan Usaha Milik Sekolah dilakukan melalui tawaran menanamkan Investasi pada Pendidik dan Tenaga Kependidikan SMPN 3 Pangkalan Kerinci. Besar investasi yang ditanamkan tergantung dari harga beli kendaraan lalu dibagi dengan jumlah pemilik Investasi (Investor/Saham). Untuk Bus Merk Mitsubishi keluaran tahun 2003 bernilai Rp. 100.000.000 dan pemilik saham sebanyak 20 orang, maka harga 1 saham sebesar Rp. 5.000.000. Bus 2 dengan Merk Mitsubisihi tahun 2008 pemilik sahamnya adalah Kaur Kesiswaan.

Kendaraan ketiga yaitu Jenis Bus Merk Isuzu tahun 2010 harganya Rp. 120.000.0000 dan dimiliki oleh 12 orang pemilik saham, sehingga harga 1 saham Rp. 10.000.000. kendaraan terakhir berjenis Minibus Merk Grand Livina dimiliki Oleh Kepala BUMS. Benefit yang didapat oleh sekolah dari keberadaan Bus sekolah adalah dengan perolehan sebesar 10 % dari perolehan setiap jenis kendaraan. Misal Bus 1 dapat mengangkut 74 orang, maka sekolah akan memperoleh 10% dari Rp. 12.000.000 yaitu sebesar Rp. 1.200.000. sedangkan bagi pemilik saham untuk perolehan benefit didapat dari besarnya peroleh oleh kendaraany dibagi sebanyak pemilik saham, dari Bus 1 cara perolehannya Penghasilan Bus sebesar Rp 12.000.000 kemudian dikurangi benefit sekolah, gaji sopir dan biaya operasiona akan diperoleh hasil bersih Rp, 7.000.000. maka pemilik saham akan memperoleh pendapatan sebesar Rp. 3500.000.

### **C. Penyusunan Program Layanan Transportasi Sekolah**

Pihak yang terlibat dalam penyusunan program transportasi sekolah yaitu Badan Usaha Milik Sekolah (BUMS) secara langsung dibantu oleh kepala Sekolah dan koordinator sopir. Namun dalam pelaksanaannya dibantu oleh pihak sekolah yaitu untuk pembayaran biaya transportasi peserta didik setiap bulannya sebesar Rp. 160000 perorang, yang dilakukan melalui tata usaha sekolah.

Kendaraan yang digunakan untuk kegiatan antar jemput peserta didik yaitu kendaraan yang berukuran kecil yaitu mobil. Jadwal kegiatan antar jemput di SMPN 3 Pangkalan Kerinci menyesuaikan jadwal sekolah, sedangkan untuk jadwal penjemputkan oleh sopir pada pagi hari bervariasi tergantung jarak dan rute. Kriteria kualifikasi yang harus dipenuhi untuk menjadi sopir antar jemput di SMPN 3 Pangkalan Kerinci yang paling utama yaitu mempunyai SIM dan bertanggung jawab terhadap peserta didik.

Persyaratan lain yang juga dijadikan pertimbangan yaitu sikap dan tingkat pendidikan. Sopir yang telah diterima diberikan pendampingan terlebih dahulu oleh koordinator sopir, tujuannya yaitu agar sopir mengetahui rute dan tempat-tempat pemberhentian di rumah peserta didik. Pihak sekolah maupun pihak BUMS SMPN 3 Pangkalan Kerinci tidak mewajibkan semua peserta didik untuk mengikuti transportasi sekolah.

Peserta didik dibebaskan untuk bisa mengikuti ataupun tidak mengikuti transportasi sekolah. Peserta didik yang mengikuti transportasi sekolah harus membayar biaya transportasi sekolah. Biaya transportasi sekolah yang dikenakan kepada peserta

didik ditetapkan sama. Pengelolaan transportasi sekolah pada SMPN 3 Pangkalan Kerinci mempertimbangkan beberapa biaya yang harus dipenuhi. Biaya tersebut terdiri dari biaya penggajian sopir, biaya perawatan kendaraan dan biaya bahan bakar kendaraan.

#### **D. Pengorganisasian Layanan Transportasi Sekolah**

Struktur pengelolaan layanan transportasi sekolah di SMPN 3 Pangkalan Kerinci terdiri dari ketua BUMS, kepala bagian rumah tangga BUMS, koordinator sopir dan sopir. Tugas dari utama koordinator sopir yaitu membuat jadwal dan rute transportasi sekolah. Sedangkan tugas sopir yaitu menjemput dan mengantarkan peserta didik serta bertanggung jawab atas peserta didik.

Kendaraan yang digunakan pada layanan transportasi sekolah yaitu kendaraan yang kondisinya masih bagus dan baru dengan kelengkapan fisik yang mendukung kenyamanan dan keamanan peserta didik yaitu terdapat AC, pemutar musik, tempat duduk yang nyaman dan tempat sampah. Jadwal penjemputan peserta didik berbeda setiap rutenya, waktu penjemputan dimulai pukul lima pagi.

Sedangkan untuk pengantaran peserta didik dilakukan dua kali, karena jam pulang sekolah kelas VIII berbeda dengan jam pulang sekolah kelas VII dan kelas IX. Jenis rute yang digunakan pada transportasi sekolah yaitu single routing dimana satu mobil digunakan untuk satu rute sehingga lebih efektif, dimana rute transportasi sekolah ditetapkan per area atau daerah. Sedangkan untuk pengantaran peserta didik dilakukan dua kali. Jenis rute yang digunakan pada transportasi sekolah yaitu single routing dimana satu mobil digunakan untuk satu rute sehingga lebih efektif, dimana rute transportasi sekolah ditetapkan per area atau daerah.

Kedisiplinan peserta didik dalam mengikuti layanan transportasi sekolah sudah baik, didukung dengan adanya tata tertib di dalam mobil dan juga tata tertib pembayaran biaya transportasi sekolah. Penetapan peserta didik setiap mobilnya berbeda-beda tergantung rute. Meskipun jumlah peserta didik di setiap mobilnya berbeda, tetap terdapat batasannya yaitu setiap mobil maksimal dua belas peserta didik. Keadaan jalan yang dilewati transportasi sekolah relatif baik, daerah yang sering dilewati yaitu perumahan dan jalan di gang-gang.

Selain itu beberapa rute jalan melalui perkampungan dan daerah pasar, namun keadaan jalannya juga relatif bagus. Baik untuk penjemputan maupun pengantaran peserta didik, yaitu sampai di depan rumah peserta didik. Selain itu sopir juga harus menunggu sampai orangtua peserta didik keluar rumah. Hal tersebut bertujuan agar keamanan peserta didik benar-benar terjamin. Perawatan kendaraan dilakukan setiap hari yaitu membersihkan kendaraan bagian dalam dan bagian luar. Pihak yang melakukan perawatan kendaraan yaitu sopir secara langsung, sesuai dengan kendaraan yang disopirinya.

#### **E. Evaluasi Layanan Transportasi Sekolah**

Pelaksanaan transportasi sekolah pada SMPN 3 Pangkalan Kerinci sejak awal sampai sekarang mengalami peningkatan juga penurunan. Tujuan utama dilaksanakan

evaluasi yaitu untuk memberikan motivasi kepada sopir. Selain itu juga untuk mengetahui kendala atau permasalahan yang dihadapi dalam pelaksanaan transportasi sekolah. Pihak yang terlibat dalam evaluasi yaitu pihak BUMS yang terdiri dari kepala bagian rumah tangga dan koordinator sopir dan semua sopir.

Evaluasi dilakukan secara berkala yaitu setiap satu bulan sekali, dengan komponen yang dievaluasi yaitu terkait keluhan atau permasalahan yang dihadapi sopir. Permasalahan tersebut biasanya tidak hanya yang berkaitan dengan sopir tetapi juga yang berhubungan dengan kendaraan.

#### **F. Masalah yang Dihadapi dalam Transportasi Sekolah**

Hambatan yang sering dialami pada pelaksanaan transportasi sekolah pada SMPN 3 Pangkalan Kerinci adalah faktor dari luar pengelola transportasi sekolah, yaitu kemacetan. Jika sopir terjebak macet, alternatif yang bisa diterapkan yaitu mencari jalan alternatif atau berangkat lebih awal. Solusi menghadapi permasalahan tersebut yaitu dengan meningkatkan komunikasi antara sopir dengan pihak tua peserta didik dimana antara sopir dan orang tua peserta didik harus saling memiliki data nomor telepon yang dapat dihubungi. Faktor yang mendukung kegiatan transportasi sekolah yaitu kondisi kendaraan yang bagus dan baru. Dampak dari pelaksanaan transportasi sekolah yaitu peserta didik merasa senang dan orang tua peserta didik merasa terbantu dengan adanya pelaksanaan transportasi sekolah.

#### **Pembahasan**

Berdasarkan hasil Observasi dapat diketahui bahwa manajemen layanan transportasi sekolah pada SMPN 3 Pangkalan Kerinci dimulai dari penyusunan program, pembuatan struktur pengelolaan dan pembagian tugas, pelaksanaan, kegiatan evaluasi sampai penyelesaian permasalahan yang terjadi. Awal diselenggarakannya transportasi sekolah yaitu pada tahun 2018 bersamaan dengan ditempatinya gedung sekolah milik sendiri dengan dasar penyelenggaraannya yaitu bertujuan untuk membantu orang tua peserta didik yang sibuk sehingga kesulitan mengantar dan menjemput anaknya ke sekolah, selain itu juga untuk memberikan suatu kesatuan pelayanan yang prima kepada peserta didik.

Tujuan dilaksanakannya program layanan khusus sekolah yaitu untuk mendukung pelaksanaan pembelajaran sekolah guna mencapai tujuan sekolah yang telah dirumuskan. Menurut Atkinson (dalam Mustiningsih, 2005) tujuan transportasi sekolah yaitu: (a) untuk memberikan layanan transportasi bagi seluruh siswa, karena alasan jarak yang jauh untuk menuju dan pulang dari sekolah, (b) pertimbangan keamanan transportasi di perjalanan, (c) menciptakan kondisi yang positif, baik mental, moral dan fisik siswa, dan (d) menunjukkan kepada masyarakat bahwa sekolah memiliki simpati kepada para siswa, bahwa transportasi bertujuan untuk keamanan dan efisiensi.

Berdasarkan hasil Observasi tentang efektivitas pelayanan angkutan bus sekolah yang dikelola BUMS SMPN 3 Pangkalan Kerinci dengan menggunakan pengukuran efektivitas melalui indikator dari Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan

Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek yang meliputi: Keamanan, Keselamatan, Kenyamanan, Keterjangkauan, Kesetaraan dan Keteraturan.

**Tabel 1. Hasil Pengukuran Skor Jawaban Responden Tiap Indikator**

No	Indikator	Prosentase	Kategori
1	Keamanan	90 %	Sangat Efektif
2	Keselamatan	85 %	Sangat Efektif
3	Kenyamanan	85 %	Sangat Efektif
4	Keterjangkauan	95 %	Sangat Efektif
5	Kesetaraan	65 %	Efektif
6	Keteraturan	85 %	Sangat Efektif

Penyusunan layanan transportasi sekolah pada SMPN 3 Pangkalan Kerinci dilakukan dengan menyusun beberapa aspek dalam pengelolaan transportasi sekolah, diantaranya yaitu terkait kendaraan, sopir, peserta didik yang akan menggunakan transportasi sekolah, biaya peserta didik dan biaya transportasi sekolah. Kusmintardjo (1993: 67-70) mengemukakan bahwa “ perencanaan layanan transportasi adalah penentuan rute, merencanakan rute, jenis rute, jadwal penghentian bus, dan lalu lintas sekolah”.

Kendaraan yang digunakan adalah mobil Grand Livina, pemilihan kendaraan tipe I sebagai alat antar jemput peserta didik karena menyesuaikan dengan jumlah peserta didik di setiap rutenya yang tidak mencapai lebih dari 16 peserta didik. Menurut Kusmintardjo (1993:77) kendaraan sekolah diklasifikasikan menjadi dua, yaitu: tipe I, menunjukkan kendaraan yang digunakan untuk membawa kurang dari 16 siswa baik ke dan dari sekolah.

Di Indonesia kendaraan jenis ini dikenal dengan colt station, tipe II menunjukkan kendaraan yang digunakan untuk membawa lebih dari 16 siswa, yang digolongkan dalam kendaraan besar atau bus sekolah. Penentuan calon dan proses seleksi terdapat beberapa hal yang harus dipenuhi yaitu (a) sopir harus berumur lebih dari 21 tahun dan tidak lebih dari 65 tahun, (b) sopir harus terlepas dari segala gangguan fisik, (c) setiap sopir harus mempunyai surat ijin mengemudi, (d) mempunyai karakter moral yang baik, (e) cerdik dalam mengelola anak dan harus mempunyai kemampuan untuk mengetahui karakter sosial pada anak serta menaruh perhatian padanya, (Kusmintardjo, 1993:75).

Pada SMPN 3 Pangkalan Kerinci, proses seleksi sopir tidak dilakukan bergitu ketat, beberapa persyaratan yang harus dipenuhi oleh calon sopir yaitu sopir harus mempunyai SIM dan bertanggung jawab terhadap peserta didik. Peserta didik tidak diwajibkan, namun peserta didik yang mengikuti transportasi sekolah harus melakukan daftar ulang setiap tahun ajaran baru sekaligus dilakukan pendataan terkait biodata peserta didik. Penetapan biaya pada SMPN 3 Pangkalan Kerinci ditetapkan berdasarkan rute atau daerah tempat tinggal masing-masing peserta didik.

Menurut Kusmintardjo (1993:77) mengemukakan bahwa, “faktor utama dalam menentukan pembiayaan angkutan adalah jumlah populasi dan keadaan jalan”. Woodward (1991:76) mengemukakan dalam menyusun rekaman biaya kendaraan terdiri

dari rekaman biaya bulanan dan daftar biaya operasi kendaraan. Rekaman biaya bulanan terdiri dari biaya bahan bakar, ban, perbaikan, dan jumlah jarak tempuh. Rekaman biaya transportasi sekolah dilakukan oleh staf administrasi BUMS secara langsung. Biaya bahan bakar kendaraan diberikan kepada setiap sopir secara langsung, sedangkan biaya perawatan dilakukan oleh koordinator sopir.

Struktur pengelolaan transportasi sekolah di SMPN 3 Pangkalan Kerinci yaitu diketuai oleh ketua BUMS, kemudian dalam pengelolaannya terdapat kepala bagian rumah tangga BUMS, staf administrasi BUMS, koordinator sopir dan sopir. Struktur pengelolaan transportasi sekolah yang diadopsi dari Kusmintardjo (1993:67) yaitu diketuai oleh kepala sekolah yang kemudian dibawahnya terdapat wakil kepala sekolah dan wakil kepala pengawas yang mengkoordinasi kepala TU, kepala transportasi dan kepala keuangan, sampai dengan unit-unit pelaksana dan pengemudi.

Tugas dari utama koordinator sopir yaitu membuat jadwal dan rute transportasi sekolah. Sedangkan tugas sopir yaitu menjemput dan mengantar peserta didik serta bertanggung jawab atas peserta didik. Menurut Kusmintardjo (1993:73) “tugas dan tanggung jawab sopir adalah untuk mengangkut murid secara aman dan efisien”.

Kelengkapan fisik pada kendaraan yang digunakan sebagai transportasi sekolah yaitu terdapat tempat duduk yang nyaman, tempat sampah dan pemutar musik. Menurut Kusmintardjo (1993:78) beberapa hal yang dianggap perlu dan merupakan kelengkapan khusus kendaraan yaitu mengidentifikasi surat-surat, warna, lampu sinyal, kaca, tempat duduk dan tali pengaman. Rute transportasi yang digunakan yaitu dimana satu mobil untuk satu rute. Penggunaan satu bus untuk mengangkut lebih dari satu perjalanan disebut “multiple routing” sedangkan penggunaan satu bus untuk satu perjalanan disebut “single routing”, Kusmintardjo (1993:69).

Tata tertib bagi peserta didik dibuat untuk menjaga keselamatan dan situasi yang kondusif bagi peserta didik. Selain itu juga akan melatih kedisiplinan peserta didik dalam mengikuti transportasi sekolah. Kusmintardjo (1993:82) menyatakan “disiplin merupakan persoalan yang serius dalam bus, disiplin ini tidak hanya di dalam bus saja, tapi juga berlaku bagi siswa di sekolah”. Kedisiplinan peserta didik pada SMPN 3 Pangkalan Kerinci di dalam kegiatan transportasi sekolah sudah baik. Penetapan peserta didik setiap mobilnya berbeda-beda tergantung rute dan terdapat batasannya yaitu setiap mobil maksimal dua belas peserta didik. Keadaan jalan yang dilewati transportasi sekolah relatif baik, daerah yang sering dilewati yaitu perumahan dan jalan digang-gang.

Selain itu beberapa rute jalan melalui perkampungan dan daerah pasar, namun keadaan jalannya juga relatif bagus. Demi menjaga keselamatan dan keamanan peserta didik pada kegiatan antar-jemput, sopir harus menjemput dan mengantar peserta didik di depan rumah. Selain itu sopir juga harus menemani peserta didik atau menunggu sampai orang tua peserta didik keluar rumah dan menjemput peserta didik. Kusmintardjo (1993:70) mengemukakan “penghentian bus harus ditempat yang tidak membahayakan peserta didik, sebaiknya ditempatkan jauh dari simpang yang berbahaya dan ramai, anak-anak sebaiknya tidak menyebrang di jalan yang ramai atau jalan utama, anak tidak boleh berjalan terlalu jauh”.

Evaluasi program layanan transportasi dilakukan oleh ketua BUMS atau kepala bagian rumah tangga BUMS sebagai pimpinan dan koordinator sopir sebagai penanggung jawab lapangan. Pada SMPN 3 Pangkalan Kerinci evaluasi transportasi sekolah dilakukan secara berkala yaitu setiap satu bulan atau tiga bulan sekali. Aspek evaluasi tidak hanya meliputi pengelola, kendaraan dan pembiayaan tetapi juga terkait peserta didik dan solusi terhadap permasalahan yang terjadi pada pelaksanaan transportasi sekolah.

Adanya transportasi sekolah memberikan dampak yang positif yaitu orang tua peserta didik merasa terbantu dan peserta didik tidak terlambat ke sekolah. “Pada transportasi sekolah masalah-masalah yang dihadapi ditekankan pada empat kriteria yaitu keselamatan, ekonomi, kecukupan dan efisiensi”, (Kusmintardjo, 1993:60). Permasalahan yang terjadi pada kegiatan transportasi sekolah selalu segera diselesaikan oleh pihak pengelola. Jika terjadi permasalahan pihak pengelola segera melakukan evaluasi dan pencarian solusi agar permasalahan segera dapat diselesaikan, sehingga menghambat serta tidak menyebabkan menurunnya pelayanan transportasi sekolah.

### **Kesimpulan**

Berdasarkan hasil dan pembahasan, kesimpulan mengenai layanan BUMS SMPN 3 Pangkalan Kerinci adalah sebagai berikut: Meskipun proses pembentukan dan pengelolaan Badan Usaha Milik Sekolah (BUMS) tersebut telah sesuai dengan mekanisme yang ditetapkan, mulai dari sosialisasi kepada Warga Sekolah hingga penyusunan peraturan tata tertib siswa naik bus, namun kurangnya perencanaan usaha, lokasi, dan penentuan pasar menyebabkan BUMS ini kurang berjalan efektif sesuai harapan.

Layanan utama yang disediakan adalah antar jemput siswa menggunakan bus sekolah, dengan memiliki empat unit kendaraan. Namun, pengelolaan usaha belum optimal sehingga belum memberikan manfaat signifikan bagi anggota, warga sekolah, maupun masyarakat. Permasalahan yang dihadapi mencakup kendala teknis kendaraan dan faktor lalu lintas, serta keterlambatan pembayaran dari siswa yang juga menjadi masalah terkait operasional.

### **BIBLIOGRAFI**

- Andeni, Megi. (2019). Pengaruh Motivasi Belajar Terhadap Hasil Belajar Ips Siswa Kelas V Gugus Inti I Kecamatan Kunto Darussalam Kabupaten Rokan Hulu. *Jurnal Ilmiah Pendidikan Guru Sekolah Dasar*, 3(2), 211–226.
- Aziar, Aziar. (2019). Upaya Meningkatkan Hasil Belajar Pkn Melalui Metode Jigsaw Siswa Kelas VI A SD Negeri 64/IV Kota Jambi Semester Ganjil Tahun Pelajaran 2016/2017. *Jurnal Ilmiah Universitas Batanghari Jambi*, 19(2), 252–263.
- Alfajri, N.Q. Manajemen Layanan Transportasi Sekolah. Skripsi. Malang: Jurusan Administrasi Pendidikan UM.
- Aryawiga. 2012. Manajemen Layanan Khusus Sekolah, (Online), (<http://aryawiga.wordpress.com/2012/02/17/manajemen-layanan-khusus-sekolah/>), diakses tanggal 24 Januari 2015.
- Bungin, B. 2008. Metodologi Penelitian Kualitatif. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada

- Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil. 2013. Rekapitulasi Penduduk Kota Malang Keadaan 12 September 2013 Berdasarkan Jenis Kelamin, (Online), (<http://dispendukcapil.malangkota.go.id/?cat=7>), diakses tanggal 13 Februari 2016.
- Hartoto, Tri. (2016). Model pembelajaran kooperatif tipe group investigation (GI) Meningkatkan aktivitas dan hasil belajar sejarah. *HISTORIA: Jurnal Program Studi Pendidikan Sejarah*, 4(2), 131–142.
- Kusmintardjo. 1993. *Pengelolaan Layanan Khusus Di Sekolah (Jilid II)*. Malang: IKIP Malang.
- Khasanah, Fitri Latifatul, Suarni, Ni Ketut, & Putri, Dewi Arum Widhiyanti Metra. (2014). Penerapan Konseling Behavioral dengan Teknik Penguatan Positif terhadap Peningkatan Motivasi Belajar pada Siswa Berinteligensi Rendah. *Jurnal Ilmiah Bimbingan Konseling Undiksha*, 2(1).
- Kusumawati, Erna. (2023). Kepemimpinan Digital dalam Pendidikan: Sebuah Analisis Bibliometrik. *Journal of Education and Teaching (JET)*, 4(2), 252–260.
- Latifah, S. 2010. Pengertian Transportasi Sekolah, (Online), (<http://manajemenlayanankhusus.wordpress.com/category/bidang-bidang-manajemen-layanan-khusus/layanan-transportasi-sekolah/>), diakses tanggal 20 November 2014.
- Mustiningsih. 2005. *Manajemen Layanan Khusus di Lembaga Pendidikan*. FIP: UM.
- Rebore, R.W. 1985. *Educational Administration A Management Approach*. New Jersey: PRENTICE-HALL INC.
- Sitorus, Bunga Yunita. (2020). Upaya Meningkatkan Aktivitas Belajar Dan Hasil Belajar Siswa Pada Mata Pelajaran Ekonomi Melalui Penerapan Model Pembelajaran Problem Based Learning Kelas X Ipa 1 Sma Negeri 10 Medan Ta 2019/2020.
- Sahertian, P.A. 1985. *Dimensi Administrasi Pendidikan*. Surabaya: Usaha Nasional.
- Salim, A. 1993. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Tamin, O.Z. 2000. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: ITB.
- Tim Dosen Administrasi Pendidikan UPI. 2009. *Manajemen Pendidikan*. Bandung: Alfabeta.
- Ulfatin, N. *Metode Penelitian Kualitatif di Bidang Pendidikan: Teori dan Aplikasinya*. Malang: Banyumedia Publishing.
- Woodward. 1991. *Manajemen Transportasi Ancangan Mengefektifkan Transportasi Dalam Dunia Bisnis*. Jakarta: C.V. Indah Grafika.
- Aziar, Aziar. (2019). Upaya Meningkatkan Hasil Belajar Pkn Melalui Metode Jigsaw Siswa Kelas VI A SD Negeri 64/IV Kota Jambi Semester Ganjil Tahun Pelajaran 2016/2017. *Jurnal Ilmiah Universitas Batanghari Jambi*, 19(2), 252–263.

---

**Copyright holder:**

Zulfiandry Za (2024)

**First publication right:**

Advances in Social Humanities Research

**This article is licensed under:**

